SKAIDROJOŠAIS APRAKSTS

1. Vispārīgā daļa

Projekta mērķis ir veicināt iedzīvotāju mobilitātes paradumu maiņu, attīstot 9 integrētus ilgtspējīgas mobilitātes punktus ap modernizējamām dzelzceļa pieturām Rīgā un veidojot piepilsētas elektrisko dzelzceļu par transporta sistēmas "mugurkaulu" - nodrošinot tā integrāciju pilsētas sabiedriskā transporta tīklā un uzlabojot tā saikni ar "pirmās/pēdējās" jūdzes risinājumiem (turpmāk – Projekts)

Pamatojoties uz atklātā konkursa "Pilsētas sabiedriskā transporta savienojuma mobilitātes punktu Alfa, Atgāzene, Slokas iela, Brasa, Vecdaugava, Turība, Mangaļi, Vecāķi, Gaisma projektēšana un autoruzraudzība", identifikācijas Nr. RD IP 2022/93, (turpmāk – Iepirkums), rezultātiem un noslēgtiem līgumiem, kā arī vienošanos starp Rīgas valstspilsētas pašvaldību (turpmāk - Pasūtītājs) un SIA "BM-projekts" (turpmāk – Izpildītājs).

Projekta Iepirkuma rezultātā noslēgti **3** līgumi:

- "Pilsētas sabiedriskā transporta savienojuma mobilitātes punkts Alfa, Pilsētas sabiedriskā transporta savienojuma mobilitātes punkts Atgāzene, Pilsētas sabiedriskā transporta savienojuma mobilitātes punkts Slokas iela, Rīga", Līguma Nr.DA-23-20-li;
- "Pilsētas sabiedriskā transporta savienojuma mobilitātes punkta Brasa, Pilsētas sabiedriskā transporta savienojuma mobilitātes punkta Vecdaugava, Pilsētas sabiedriskā transporta savienojuma mobilitātes punkta Turība, Rīga", Līguma Nr.DA-23-22-li;
- "Pilsētas sabiedriskā transporta savienojuma mobilitātes punkta Mangaļi, Pilsētas sabiedriskā transporta savienojuma mobilitātes punkta Vecāķi, Pilsētas sabiedriskā transporta savienojuma mobilitātes punkta Gaisma, Rīga", Līguma Nr.DA-23-21-li (turpmāk – Līgumi),

Šis skaidrojošais apraksts attiecas uz būvprojektu: "Pilsētas sabiedriskā transporta savienojuma mobilitātes punkts Brasa, Rīga" (turpmāk – MP Brasa).

Projektētie risinājumi ir salāgoti ar aktuālākajiem saistītā būvprojekta risinājumu.

Projekts izstrādāts balstoties uz sekojošiem standartiem un normatīvajiem dokumentiem:

- Būvniecības likums;
- Vispārīgie būvnoteikumi;
- Autoceļu un ielu būvnoteikumi;
- LVS 190 – 1 „Ceļa trase";
- LVS 190 – 2 „Ceļu projektēšanas noteikumi. Normālprofili";
- LVS 190 – 3 „Ceļu projektēšanas noteikumi. Vienlīmeņa ceļu mezgli"
- LVS 190 – 5 „Ceļu projektēšanas noteikumi. Zemes klātne";
- LVS 190 – 7 „Vienlīmeņa autostāvvietu projektēšanas noteikumi";
- LVS 190 – 9 „Ceļu projektēšanas noteikumi. 9.daļa : Velosatiksme";

- LVS 77-1 „Ceļa zīmes. 1. daļa: Ceļa zīmes”;
- LVS 77-2 „Ceļa zīmes. 1. daļa: Uzstādīšanas noteikumi”;
- LVS 77-3 „Ceļa zīmes. 1. daļa: Tehniskās prasības”;
- LVS 85 „Ceļa apzīmējumi”;
- „Autoceļu būvdarbu specifikācijas 2023”.

2. Inženierizpētes

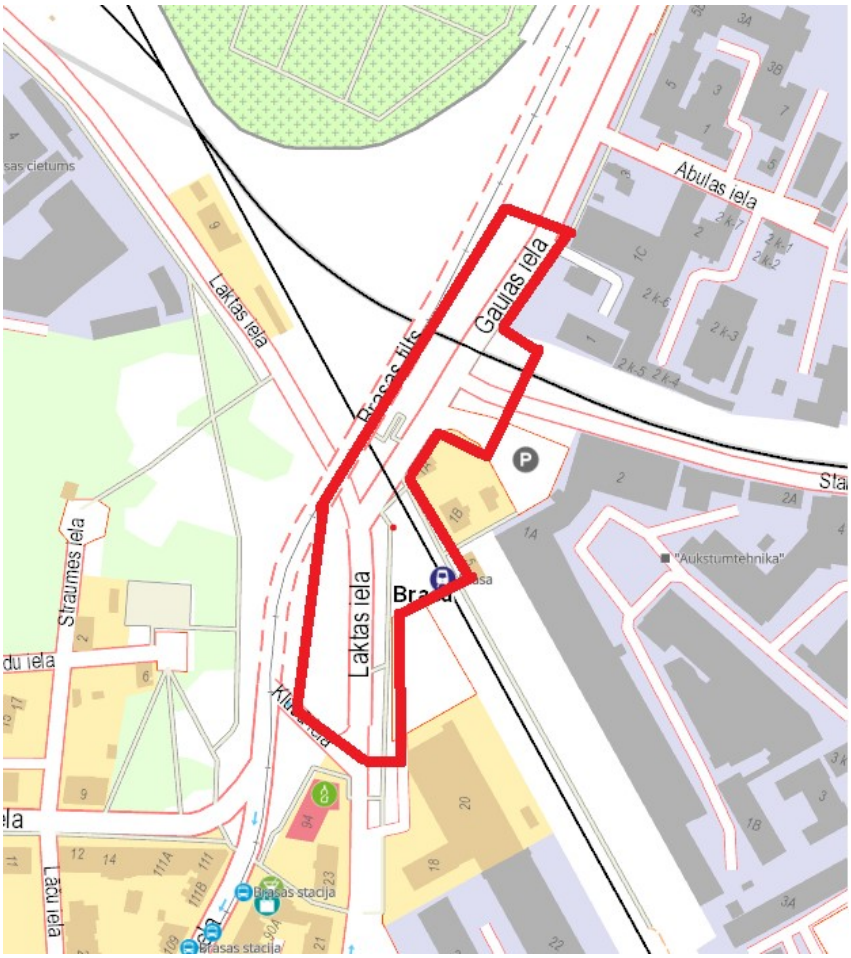
2.1. Topogrāfiskā izpēte

Būvprojekts izstrādāts uz SIA “BM-projekts” topogrāfiskā plāna, mērogā 1:500, apstiprināts 2023. gada jūnijā.

2.2. Ģeotehniskā izpēte

Būvprojektā ņemti vērā ģeotehniskās izpētes pārskati, kurus veikuši SIA “Geolite”.

3. Esošās situācijas apraksts



Att.Nr.1. Projektētā objekta atrašanās vieta

Šobrīd atbilstoši VAS “Latvijas dzelzceļš” projekta par paaugstināto platformu būvniecību dzelzceļa stacijām un pieturu punktiem ietvaros tiek pārbūvētā stacija Brasa.

Esoša situācijā ap staciju Brasa nav nodrošināta pasažieru izlaišana, vai uzņemšana, kā arī nav uzstādītas velo novietnes stacijas tuvumā. Apkārtējā vide sastāv no industriālās apbūves un daudzstāvu ēku dzīvojamās apbūves. Brasas pārvada

pārbūves ietvaros ir izbūvēta pagaidu dzelzceļa pārbrauktuve, kura savieno Kluso ielu ar Gaujas ielu, pēc pārvada pārbūves minēto pārbrauktuvi plānots demontēta un transportlīdzekļu plūsma šajos divos īsajos ielas posmos krietni samazināsies.




Att.Nr.2.,3. Laktas ielā virzienā (ar skatu)uz un no dzelzceļa sliedēm.




Att.Nr.4.,5. Gaujas iela virzienā (ar skatu) no un uz dzelzceļa sliedēm.

4. Būvprojekta risinājumi

Būvprojekta risinājumu izstrādē ņemts vērā projektēšanas uzdevumā noteiktais, pievienotais priekšizpētes materiāls, veiktās inženierizpētes, tehniskajos noteikumos un Latvijas būvnormatīvos noteiktais, kā arī ievērotas izstrādes laikā sniegtās Pasūtītāja norādes.

Galvenie tehniskie rādītāji

Nosaukums	**“Pilsētas sabiedriskā transporta savienojuma mobilitātes punkts Brasa, Rīga”**
Brauktuves garums	**Klusā iela – 100m** **Gaujas iela – 100m**
Brauktuves joslas platums	**Esošs**
Brauktuves segums	**Karstais asfalts (esošs)**
Gājēju ietves segums	**Karstais asfalts**

Veloceļa segums	**Karstais asfalts**
Ielas kategorija	**Gaujas iela – E V**
Projektētais ātrums	**50 km/h**
Atļautais braukšanas ātrums	**50 km/h**
Aprēķina transportlīdzeklis	**Vilcējs ar puspiekabi**
Segas paredzētais kalpošanas laiks	**20 gadi**

MP Brasa plānota esošās infrastruktūras sasaiste ar pārbūvēto staciju Brasa, uzlabojot apkārtnes infrastruktūru, tiek veicināta iedzīvotāju mobilitātes paradumu maiņa.

Būvprojekta risinājumi paredzēti, gan Klusā ielā, gan Gaujas ielā, ņemot vērā esošās pārbrauktuves demontāžu. Klusās ielas posmā starp ielu un pārvada uzbēruma nogāzi ir pietiekami plaša teritorija, lai izdalīt atsevišķu infrastruktūru katram satiksmes dalībniekam, velo ceļa posma izbūve, to savienojot ar esošo un noslēdzoties pie esošas ietves, kur perspektīvā plānota velo ceļa izbūve, plānota īslaicīga stāvvietu izbūve, bet ielas otrā pusē, starp ielu un Brasas staciju plānotas arī īslaicīgas autostāvvietas un laukums, kurā atradīsies ar nojume ar divstāvu velo statīviem, velo remonta statīvs, kā arī apzīmēts elektro skrejriteņu novietošanas laukums. Gaujas ielā esošā stāvlaukumā uz pašvaldības īpašuma daļas plānots ierīkot īslaicīgas stāvvietas, tādējādi rezervējot vietu vilcienu pasažieru atvešanai vai sagaidīšanai un skartajā ielas posmā plānots pārbūvēt ietves, tās paredzot 3m platumā, bet teritoriju zem pārbūvētā Brasas pārvada plānots labiekārtot un aprīkot ar velo statīviem.

Gājēju ietvēs paredzēts izbūvēt kontrastējoša toņa, betona bruģa vadulas un taktilo betona bruģa joslu ar baltu "pumpas" segumu. Visi risinājumi tiks izstrādāti ievērojot arhitektoniskās un inženiertehniskās kvalitātes principus, kā arī vides pieejamības prasības. Segumi un to materiāli, kas paredzēti visā projektējamā teritorijā izvēlēti tiks paredzēti laikmetīgi un kompozicionāli vienotā stilā saskanīgi ar jaunizbūvētajiem dzelzceļa peroniem.

Būvprojekta ietvaros tiek saglabāti esošie kokaugi, cik tas vien ir iespējams, saglabājamo koku aizsardzība būvdarbu laikā uzsvērta visā projekta teritorijā.

Skartie zemes gabali

Tabula Nr.1

Nr.p.k.	Kadastra apzīmējums	Adrese	Piederība
1	01000170090	-	Pašvaldība
2	01000172068	-	Pašvaldība
3	01000170011	-	Pašvaldība
4	01000170087	-	Pašvaldība
5	01000879001	Starta iela	Pašvaldība
6	01000900311	Gaujas iela	Pašvaldība
7	01000172026	Laktas iela 9	Valsts

Labiekārtojuma elementu risinājumi

Plānota soliņu un atkritumu urnu ierīkošana velo novietņu tuvumā, kas kalpos kā atpūtas, kā arī vilciena uzgaidīšanas vietas. Detalizētus labiekārtojuma risinājumus skatīt TS-L daļas rasējumos un pielikumos.

Gaujas ielā pie Latvijas mākslinieku savienības tiek demontēts esošais žogs un izbūvēts jauns paneļu žogs. Žoga paneļa garums ir 2,5m garš, zonā, kur atrodas esošās inženierkomunikācijas, tai skaitā SIA "Rīgas ūdens" inženierkomunikācijas, tiek izgatavots individuāla dizaina paneļa žoga posms 7,5m garumā. Žoga paneļus nepieciešamības gadījumā ir iespējams atvienot no staba, lai avārijas gadījumā atbildīgie dienesti varētu tikt klāt pazemes inženierkomunikācijām, nesabojājot žogu.

Vertikālais plānojums un vides pieejamības risinājumi

Lietus ūdens atvadei no segumiem šķērskritumi plānoti ar kritumu no 1,0% līdz 3,00%, ar izņēmumu gadījumiem apgrūtinošās vietās. No gājēju ietvēm un laukumiem lietus ūdeņi tiek novadīti zaļajā zonā, kur tie tālāk infiltrējas gruntī. Zonās, kur projektētā situācija pieslēdzas esošajai infrastruktūrai, projektēto situāciju izbūvēt atbilstoši esošajām augstuma atzīmēm.

Būvprojektā tiks nodrošinātas vides pieejamības prasības, lai projektēto infrastruktūru būtu iespējams ērti un droši izmantot jebkurš cilvēks. Gājēju ietvju un velosipēdu ceļu pieslēgumos pie krustojumiem vai šķērsošanas vietās tiek paredzētas pazemināts apmales vienā līmenī ar brauktuves segumu. Gājēju ietves šķērsojot iebrauktuves uz privātīpašumu vienā līmenī, nepārtraucot gājēju ietvi.

Seguma risinājumi paredz izmantot gludu, cietu un līdzenu segumu, gājēju ietves brauktuves šķērsojumu pieslēgumu vietās nepārsniedz slīpumu, kas lielāks par 3%.

Vertikālo plānojumu skatīt būvprojekta rasējumu lapās - izbūves plāns.

Ceļa klātne un segas konstrukcija

Gaujas ielas asfalta seguma atjaunošana, ietvju un velo ceļa seguma konstrukcija pieņemta atbilstoši paredzamajai satiksmes intensitātei un ikdienas uzturēšanas transportlīdzekļu slodzei, šķērsgriezumus skatīt būvprojekta rasējumu lapās - griezumi.

Esošās inženierkomunikācijas

Projekta izbūves zonā atrodas esošās komunikācijas: sakaru kanalizācija, sakaru kabeļi, sadzīves kanalizācija, ūdensvads un elektroapgādes kabeļi.

Projekta zonā esošajiem komunikāciju aku vākiem, kurus nav paredzēts demontēt, tiek veikta līmeņošana un to nomaiņa pret peldoša tipa 12t vai 40t vākiem, attiecīgi zaļajā zonā, ietves zonā vai uz ceļa braucamās daļas. Projektā paredzēts iečaulot elektroapgādes un sakaru kabeļus dalīta tipa čaulās d=110 vai d=160 visās vietās, kur tiek veikti rakšanas darbi.

Rakšanas darbi jāveic to dienestu, kuri ekspluatēs šīs komunikācijas, darbinieku klātbūtnē. Komunikāciju atšurfēšanu jāveic, rakšanas darbus veicot ar rokām. Atraktās komunikācijas jānostiprina atbilstoši rakšanas darbus uzraugošo speciālistu norādījumiem.

Esošās dzelzsbetona akas tiks līmeņotas, izmantojot dzelzsbetona gredzenus, lai aku vākiem iegūtu nepieciešamo augstumu. Teleskopiskās akas līmeņošanu veic, vāka apmali izcērtot no ieklātā ceļa seguma un paceļot to līdz vajadzīgajam līmenim. Ja

teleskopiskā caurule neizkustas, velkot aiz apmales, tad zem regulācijas caurules šķērseniski iespiež koka līsti, pie kuras vidusdaļā piestiprina virvi vilkšanai. Ja nelīdz arī tas, tad teleskopisko cauruli atrok, lai to varētu izvilkt. Ja tiek uzklāti un blīvēti ceļa virsējie slāņi, aku teleskopisko cauruli paceļ augstāk atbilstoši ceļa būvniecības etapiem, lai tā nevienā etapā netraucētu tehnikas darbu. Asfaltēšanas laikā teleskopiskās akas paceļ par dažiem centimetriem augstāk un seguma materiālu paspiež zem teleskopiskās caurules apmales. Beigās teleskopisko cauruli nospiež uz leju un iepresē vienā līmenī ar asfalta virsmu.

"Projekta ietvaros paredzēts esošo SIA "Rīgas ūdens" pārvaldībā esošo ūdensvada kapju un aku vāku, līmeņošanu vai nomaiņu atbilstoši projektētām segumam.

GP-3 lapā izstrādāti un norādīti aku vāki un kapes, kuras nepieciešams līmeņot/nomainīt, tās ir apzīmētas un numurētas.

Aku vāku un kapju līmeņošanu veikt atbilstoši norādītājiem "Prasības centralizētās ūdensapgādes sistēmas ārējo tīklu un būvju tipveida tehniskajos risinājumos" un "RŪ-TTR-KT Centralizētās kanalizācijas sistēmas tipveida tehniskie risinājumi", kas atrodami SIA "Rīgas ūdens" tīmekļa vietnē sadaļā Būvniecības ierosinātājiem – Projektētājiem - Prasības: https://www.rigasudens.lv/lv/prasibas-buvizstradajumiem-un-citiem-materialiem norādītās prasības centralizētās ūdensapgādes un kanalizācijas sistēmas būvizstrādājumiem un materiāliem.

Visus būvdarbus jāveic neietekmējot iebūvētās centralizētās ūdensapgādes un kanalizācijas sistēmas ekspluatācijas režīmu. Gadījumā, ja būvdarbu veikšana nav iespējama bez centralizētās ūdensapgādes un/vai kanalizācijas sistēmas ekspluatācijas režīma ietekmēšanas, būvdarbu veikšanas grafiku saskaņot ar SIA "Rīgas ūdens" Ūdensvada un kanalizācijas tīklu dienestu, zvanot pa tālruni 67088453 vai 67088430, un, ja nepieciešams, ar attiecīgajām valsts institūcijām.

Gadījumā, ja būvdarbu laikā centralizētās ūdensapgādes un/vai kanalizācijas sistēmas tīkls tiks bojāts, veikt tā nekavējošos remontu. Centralizētās ūdensapgādes un/vai kanalizācijas sistēmas tīklu bojāto vietu darbības atjaunošanu veikt izvēloties atbilstošāko remonta metodi, iepriekš saskaņojot to ar SIA "Rīgas ūdens" Ūdensvada un kanalizācijas tīklu dienestu.

Pirms būvniecības darbu uzsākšanas precizēt paceļamo/pazeminām vai nomainām kapju, aku vāku daudzumus un segumus atbilstoši situācijai dabā."

<u>Pirms būvdarbu uzsākšanas būvdarbu veicējam ir pienākums saņemt visas jaunākās izpildshēmas no inženierkomunikāciju turētājiem!</u>

Lietus ūdens novadīšana

Lietus ūdens atvade ielu posmos saglabājas uz esošām ūdens uztveršanas akām, bet no ietvēm un velo ceļa lietus ūdens tiek novadīts uz zaļo zonu.

Satiksmes organizēšana

Paredzēts uzstādīt ceļa zīmes, atbilstoši LVS 77, ceļa zīmēm nodrošināt mikroplazmatisku virsmu). Karstā asfalta seguma zonā uzklāt ceļa horizontālos

apzīmējumus, izmantojot plastikas materiālu, atbilstoši LVS 85. Ceļa zīmju un horizontālo apzīmējumu izvietojumu skatīt TS-CD rasējumu lapās.

Elektroapgāde (ārējie tīkli)

Projekta teritorijā paredzēts veikt ielas apgaismojuma pārbūvi un jaunbūvi, pārvietojot apgaismes balstus uz projektā norādītajām vietām. Ielas apgaismojuma balstiem paredzēta LED gaismekļu uzstādīšana, bet gājēju pāreju vietās paredzēts izbūvēt speciālo LED apgaismojumu, izgaismojot tieši gājēju pāreju zonas. Detalizētus risinājumus skatīt ELT daļā.

Elektronisko sakaru (ārējie tīkli)

Ierīkoto velo novietņu drošība tiek paredzēts uzstādīt videonovērošanas kameras. Detalizētus risinājumus skatīt EST daļā.

Apzaļumošana un esošu koku saglabāšana

Apstādījumu ierīkošanu veikt piesaistot atbilstošas kvalifikācijas speciālistus – arboristus, kokkopjus un dārzkopjus. Koku stādīšanu veikt piesaistot sertificētu (European arboricultural concil) kokkopi – arboristu. Koku stādīšana jāveic atbilstoši Rīgas Domes Mājokļu un vides departamenta izdotajām vadlīnijām "Koku stādīšanas vadlīnijas urbānā vidē".

Labiekārtojuma plānā un ģenerālplānā ir atzīmēti būvdarbu tuvumā esošo saglabājamo koku sakņu aizsardzības zonas – optimālā (koka stumbra diametrs 1,30 m augstumā virs sakņu kakla reizināts ar 20), minimālā (stumbra diametrs x 10) un kritiskā zona (stumbra diametrs x 5), zonas platumu atliekot no stumbra ārmalas.

Ja būvdarbi paredzēti saglabājamā koka tuvumā, attālumā, kas mazāks par 20 koka stumbra diametriem, ko mēra no koka stumbra ārmalas, ņemt vērā būvprojektam pievienoto arborista atzinumu ar rekomendācijām koku aizsardzībai un saglabāšanai.

Pie apstādījumu un kokaugu stādīšanas jāņem vērā sekojošas lietas:

- stādbedres caurmēram jābūt lielākam nekā tas ir sakņu kamolam. Pēc stādīšanas sakņu kamola augšdaļai jāatrodas nedaudz augstāk, jo, augsnei sablīvējoties, arī tas būs vienā līmenī ar augsnes virskārtu;
- augiem piemērotākais stādīšanas un pārstādīšanas laiks ir no maija līdz oktobrim.
- apdobes mulčēšana. Nepieciešamības gadījumā, ņemot vērā augšanas apstākļus konkrētajā vietā, apdobe koka sakņu zonā noklājama ar līdz 8 cm biezu organiskās mulčas kārtu tā, lai mulča tieši nesaskartos ar koka stumbru. Ja mulčēšanu paredzēts izdarīt vēlāk, izveidojamas iedobes stādījuma laistīšanai;
- Apstādījumu dobju un zāliena auglīgās augsnes ierīkošanai izmantot pievesto auglīgo augsni;

Darba daudzuma uzmērīšana: Koku stādbedres un mulčas apjomus uzmērīt laukuma mērvienībās – m^2. Stādus un kokus uzmērīt gabalos – gb.

Pirms apzaļumošanas darbu sākšanas teritorija jānolīdzina, kā arī jāpieblīvē. Pieslēgumi esošām teritorijām jāizveido lēzeni. Auglīgā augsne jāizlīdzina vienmērīgā biezumā ar tādu aprēķinu, lai pēc zāliena sēklu iesēšanas iegūtu paredzēto auglīgas augsnes kārtas biezumu. Teritorija jāapzaļumo un jānostiprina piemērotos meteoroloģiskajos apstākļos.

Zāliena sēklas jāsēj vai jāiestrādā mitrā augsnē tā, lai iesētais zāliens iesakņotos veģetācijas periodā pirms ziemas iestāšanās, ieteicams ne vēlāk kā līdz 15. septembrim, vai, ja tas nav iespējams, tad zāliena sēšana jāparedz nākamā gada pavasarī, iestājoties piemērotiem klimatiskajiem apstākļiem. Apzaļumojot teritoriju un nostiprinot ar auglīgo augsni, auglīgās zemes kārtas biezumam jābūt 15 cm, un zāliena sēklu izlietojumam jābūt vismaz 3 kg/100m2. Zāliena sēklas sēšanas laikā ir jāiestrādā augsnē līdz 3 cm dziļumam, un augsnes kārta nekavējoties jāpieblīvē. Ja sēj sausā laikā, tad nepieciešama laistīšana.

Objektā jaunos kokus jāstāda tādi stādi, kas iepriekš kokaudzētavā sagatavoti. Pilsētvidē nepieciešams stādīt tādus koku stādus, kas kokaudzētavā pārstādīti vismaz 5 reizes. Koka stādu jeb dižstādu parametriem jābūt tādiem, kam stumbra apkārtmērs, mērot 1m no sakņu kakla ir vienāds vai lielāks par 14-16cm. Rīgas valstspilsētas ielmalu apstādījumos dižstāds sākas no 18-20(16-18)cm stumbra apkārtmēra. Ielu apstādījumos koku stādiem jābūt pilnībā atzarotiem. Citus stādīšanas un stāda izvēles principus skatīt Rīgas Domes Mājokļu un vides departamenta izdotajās vadlīnijās "Koku stādīšanas vadlīnijas urbānā vidē".

Saglabājamiem kokaugiem jāievēro arborista norādītās prasības, kas atspoguļotas atzinumā.

Vides aizsardzības pasākumi

Darbu izpildes laikā ir jāievēro un Uzņēmējs ir atbildīgs par LR spēkā esošo tiesību aktu piemērošanu Darbu izpildē.

Atkritumu vai lieko materiālu dedzināšana būvlaukumā ir aizliegta. Uzņēmējam ir jāizved visi būvgruži un atkritumi, t.sk. dzelzsbetona pamati un balsti, kā arī izraktā augsne no būvdarbu laukuma un jāutilizē tam paredzētajā vietā. Uzņēmējam ar atbildīgajām institūcijām jāsaskaņo atkritumu utilizācijas vietas un jāsedz visi utilizācijas izdevumi.

Metāla konstrukcijas, metāla balsti, demontētie vadi, elektroapgādes iekārtas, transformatori, gaismekļi jānodod ar aktu Elektrotehniskās pārvaldes, Rīgas reģionālajā centra elektroapgādes saimniecības pārstāvjiem noliktavā Krūzes iela 47a, Rīgā.

Gadījumā, ja būvdarbu laikā Uzņēmēja vainas dēļ notiek grunts piesārņojums, Uzņēmējam jānodrošina tās izņemšana un izvešana no būvlaukuma un utilizēšana tam paredzētajā vietā.

Uzņēmējam jāveic visi piesardzības pasākumi, lai izvairītos no materiālu, iekārtu, instrumentu utt. nokļūšanas ūdenstilpnēs un gruntsūdenī. Uzņēmējs nedrīkst pieļaut naftas produktu un citu ķīmisku vielu noplūdi. Ūdenim, kas tiek novadīts ūdenstilpnēs, ir

jābūt bez kaitīgām vielām un ķimikālijām. Naftas un ķīmisko produktu izplūdes iespējas novēršana ir jāiekļauj darba metodēs.

Uzņēmējam jāveic visi piesardzības pasākumi, lai minimizētu ietekmi un piesārņojumu ūdenstilpnēs. Uzņēmējs ir atbildīgs par nekavējošu ziņošanu par katru un visiem starpgadījumiem Inženierim, kā arī par visu ūdenī iekļuvušo priekšmetu un materiālu savākšanu. Visi ūdenstilpnēs nokļuvušie materiāli ir nekavējoties jāizceļ. Ja Uzņēmējs nevar izcelt kādu no ūdenī iekļuvušajiem materiāliem, Inženieris var uzdot trešajai pusei izcelt šos materiālus, iekārtas un instrumentus par Uzņēmēja līdzekļiem. Šādi pasākumi neatbrīvo Uzņēmēju no viņa Līguma saistībām. Uzņēmējs atbild par visām sekām, kas var rasties, materiāliem paliekot ūdenī.

Piesārņojuma gadījumā Uzņēmējam ir nekavējoties jāinformē Inženieris un Pasūtītājs.

Būvniecības darbu laikā būvuzņēmējam jānodrošina apkārtējās vides aizsardzība pret piesārņošanu ar būvmateriālu atkritumiem un naftas produktiem no būvniecībā pielietojamās tehnikas.

Būvdarbi organizējami un veicami tā, lai kaitējums videi būtu iespējami mazāks. Vides un dabas resursu aizsardzības un drošības aizsargjoslās būvdarbi organizējami un veicami, ievērojot tiesību aktos noteiktos ierobežojumus un prasības. Dabas resursu patēriņam jābūt ekonomiski un sociāli pamatotam. (ĒBN 135.p)

Būvuzņēmējs būvniecības laikā radušos būvniecības un bīstamo atkritumu apsaimniekošanu veic saskaņā ar Atkritumu apsaimniekošanas likumu un vietējās pašvaldības saistošajos noteikumos noteikto atkritumu apsaimniekošanas plānu. Būvuzņēmējam jāizmanto piemērotas metodes, lai samazinātu un pārstrādātu būvniecības procesā radītos atkritumus.

Atkritumu apsaimniekošana veicama atbilstoši ieteikumiem par videi draudzīgu būvniecību tā, lai netiktu apdraudētas cilvēku dzīvības un veselība, kā arī personu manta, un tā nedrīkst negatīvi ietekmēt vidi, tajā skaitā:

1. radīt apdraudējumu ūdeņiem, gaisam, augsnei, florai un faunai;
2. radīt traucējošus trokšņus vai smakas;
3. nelabvēlīgi ietekmēt ainavas un īpaši aizsargājamās teritorijas;
4. piesārņot un piegružot vidi.

Būvgružu savākšanas un izvešanas noteikumi jānorāda Darbuzņēmēju līgumos.

Būvgružu transportēšana no stāviem jānodrošina pa slēgtām novadcaurulēm. Būvgružu konteineriem jābūt nosegtiem. Izvedot būvgružus, tie jānosedz ar brezentu vai speciālu tīklu.

Būvniecības laikā būvobjektā jāievēro ūdens resursu lietotāja galvenie pienākumi, kas atbilstoši ieteikumiem par videi draudzīgu būvniecību ir tieši vai pastarpināti saistīti ar būvniecību:

1. lietojot ūdens resursus, jāievēro ūdens objektam noteiktie izmantošanas mērķi, vides kvalitātes mērķi un kvalitātes normatīvi, atļauju nosacījumi, veselības aizsardzības, būvniecības noteikumi un citos normatīvajos aktos ietvertās prasības;

2. nodrošināt ūdens kvalitātes un kvantitātes saglabāšanu savā īpašumā vai lietošanā esošajos ūdens objektos un teritorijā;
3. veikt visas ar ūdens resursu lietošanu saistītās darbības tā, lai nepasliktinātu pazemes un virszemes ūdeņu stāvokli, nenodarītu kaitējumu cilvēku veselībai vai videi, arī ūdens ekosistēmām un no tām tieši atkarīgajām sauszemes ekosistēmām, kā arī neradītu apstākļus, kas veicina plūdus vai zemes izkalšanu;
4. ievērot citu ūdens resursu lietotāju un ūdens objektiem piegulošās zemes īpašnieku tiesības (Ūdens apsaimniekošanas likums).

5. BŪVDARBU ORGANIZĒŠANA UN SPECIFIKĀCIJAS

Saskaņā ar būvnoteikumiem pirms būvdarbu uzsākšanas būvatļaujā jāsaņem atzīme par būvniecības uzsākšana noteikumu izpildi. Par būvdarbu uzsākšanu jāinformē visas ieinteresētās organizācijas, noteiktā kārtībā ir jāpieaicina to pārstāvji, kā arī jāaizpilda attiecīgo organizāciju tehnisko noteikumu prasības.

Būvdarbu veicējam pirms darbu uzsākšanas jāizstrādā Darbu veikšanas projekts, kas jāsaskaņo ar visām ieinteresētajām organizācijām.

Pirms darbu uzsākšanas ir jāuzaicina ieinteresēto organizāciju pārstāvjus, lai precizētu tīklu atrašanās vietas dabā.

Būvdarbi tiek veikti un vērtēti saskaņā ar VSIA „Latvijas Valsts ceļi" izstrādātajām specifikācijām „Autoceļu būvdarbu specifikācijas 2023".

6. SATIKSMES ORGANIZĀCIJA UN DARBA DROŠĪBA

Saskaņā ar VSIA „Latvijas Valsts ceļi" izstrādātajām specifikācijām „Autoceļu būvdarbu specifikācijas 2023" būvdarbu veicējs atbild par satiksmes organizāciju un darba vietas aprīkošanu būvdarbu laikā. Pirms būvdarbu sākšanas būvdarbu veicējam jāizstrādā un jāsaskaņo satiksmes organizācijas būvdarbu laika plāns.

Visi satiksmes organizēšanas līdzekļi, darbavietu aprīkojuma tehniskie līdzekļi, brīdinājuma ierīces un norobežojušie elementi jāuzstāda atbilstoši MK Nr.421 „Noteikumi par darba vietas aprīkošanu uz ceļiem". Darba vietas aprīkojuma shēmām jābūt saskaņotām šajos noteikumos noteiktajā kārtībā.

Pirms būvdarbu uzsākšanas iepazīties ar visiem būvprojekta skaņojuma nosacījumiem Būvniecības informācijas sistēmā.

……

Sastādīja: Staņislavs Petrovskis

……

Daļas vadītājs: Didzis Dāle